



---

Este documento está disponible para su consulta y descarga en **Memoria Académica**, el repositorio institucional de la **Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata**, que procura la reunión, el registro, la difusión y la preservación de la producción científico-académica edita e inédita de los miembros de su comunidad académica. Para más información, visite el sitio

**[www.memoria.fahce.unlp.edu.ar](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar)**

Esta iniciativa está a cargo de BIBHUMA, la Biblioteca de la Facultad, que lleva adelante las tareas de gestión y coordinación para la concreción de los objetivos planteados. Para más información, visite el sitio

**[www.bibhuma.fahce.unlp.edu.ar](http://www.bibhuma.fahce.unlp.edu.ar)**

## **Licenciamiento**

*Esta obra está bajo una licencia Atribución-No comercial-Sin obras derivadas 2.5 Argentina de Creative Commons.*

*Para ver una copia breve de esta licencia, visite*

**<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ar/>**

*Para ver la licencia completa en código legal, visite*

**<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ar/legalcode>**

*O envíe una carta a Creative Commons, 559 Nathan Abbott Way, Stanford, California 94305, USA.*



---

## **Mesa V: Economías regionales, actores sociales y formas relacionales en perspectiva comparada**

**Coordinadoras:** Graciela Blanco – Cecilia Fandos

---

### **El impacto de la independencia en las articulaciones y desarticulaciones regionales: ensayo comparativo entre la región Río de la Plata y la región Salto-jujeña**

Viviana Conti (UNJu/CONICET)

Fernando Jumar (UNLP/UNTreF/CONICET)

#### **1. Introducción**

A fines del Antiguo Régimen se advierte un dinamismo en las economías regionales incentivado, entre otros factores, por las políticas borbónicas y la reactivación minera altoperuana. La crisis de la monarquía y la violencia instalada de modo durable en América traen consigo la desarticulación de espacialidades económicas y políticas consolidadas durante el período borbónico y la estructuración de nuevas espacialidades en función de la coyuntura.

Sin embargo, la coyuntura de conflicto al extenderse en el tiempo en toda América en relación a los procesos de la formación de los nuevos países americanos, consolidó estructuras coyunturales y revitalizó algunas propias del Antiguo Régimen.

En 1973 Carlos Sempat Assadourian proponía que el *espacio peruano* que sus crisis, visible a mediados del siglo XVII<sup>1</sup>, llevaría a que:

---

<sup>1</sup> “...el declive de la capacidad estructurante de Lima y Potosí, el descenso de los sectores externos regionales, la pérdida de intensidad y cambios de dirección de la circulación mercantil, el proceso de ruralización, los efectos disruptivos del contrabando y el ascenso de Buenos Aires”. C. S. Assadourian, [1972]1983, p. 133.

“La primera partición, dentro del orden colonial, acontece con la creación de los virreinos de Nueva Granada y del Río de la Plata. Y luego la fragmentación más menuda aunque más significativa, al quebrarse el orden colonial, da origen a los estados nacionales del siglo XIX.”<sup>2</sup>

Esa primera partición se habría traducido también en la formación de un *espacio económico rioplatense* y se ha propuesto que el proceso de formación de los estados-nación emergentes del desmembramiento de la Monarquía española desde 1810 puede seguirse a través de las dinámicas propias de esa nueva organización económico-espacial y del impacto que sobre ellas que tuvo la crisis de independencia y las estrategias porteñas para no perder su lugar preeminente.<sup>3</sup>

Nos proponemos analizar de manera comparativa cómo se insertan en estos procesos la región portuaria del Río de la Plata y la región salto-jujeña. Espacios económicos homogéneos que mostraron economías diferentes pero complementarias hasta las primeras décadas del siglo XIX.

Nuestra intención es plantear que, a pesar de las guerras de la década de 1810, las articulaciones espaciales montadas durante el Antiguo Régimen subsisten; alteradas, evidentemente, pero no quebradas. Las independencias, como sabemos, también traen la implantación de políticas económicas de corte liberal en toda Hispanoamérica. Pensamos que si cada grupo dominante regional hubiese seguido libremente la búsqueda de su beneficio, se podrían haber quebrado de modo durable las articulaciones económicas del Antiguo Régimen y con ello se hubiesen configurado, tal vez, otras articulaciones políticas. Pero, en la década de 1830, ante el inicio de la dispersión de los espacios que durante el siglo XVIII habían comenzado a polarizarse en dirección del Río de la Plata, los poderosos de Buenos Aires desplegaron una reducida pero efectiva gama de medidas políticas y violentas para que ello no sucediera. Ese proceso coincidiría con el que lleva a la constitución de lo que será la primera montura del mercado interno de la República Argentina.

En la primera parte Fernando Jumar argumenta sobre cómo la región Río de la Plata se constituyó en tanto que espacio económico homogéneo y su ascenso a polo de atracción de un

---

<sup>2</sup> C. S. Assadourian, [1972]1983, p. 134.

<sup>3</sup> Fernando Jumar, 2010.

*espacio económico rioplatense*, así como sobre el impacto que sobre el conjunto espacial tuvo la secesión y los motivos que habrían llevado a los intereses porteños a buscar, por medios diplomáticos y violentos, la mayor cantidad de mercados sometidos a sus flujos.

En la segunda parte, Viviana Conti, tras sintetizar las características de la economía salto-jujeña durante el Antiguo Régimen y sus articulaciones espaciales, explica cómo los intereses regionales, en las décadas de 1830-1850 se articulan con el Alto Perú y las costas del Pacífico, así como los factores que llevarán a que, en la década de 1870, no sólo se corte esa orientación, sino que además se advierta claramente que, nuevamente, están vinculados con fuerza a los intereses porteños.

## **2. La región Río de la Plata, el espacio económico rioplatense y el espacio económico porteño<sup>4</sup>**

Junto con el inicio de la ocupación efectiva de la región rioplatense (1580) se abre el proceso que permite que ya en el segundo cuarto del siglo XVII sea posible analizarla -siguiendo libremente la teoría de los espacios económicos elaborada por François Perroux<sup>5</sup>- en términos de ‘espacio económico homogéneo’ que nace polarizado en dirección del eje Lima-Potosí y pasa a formar parte de las dinámicas del espacio económico peruano, por todos conocido gracias a los trabajos señeros de Carlos Sempat Assadourian<sup>6</sup>. Pero el hecho de que Río de la Plata sea también la puerta de contacto del espacio peruano con el Atlántico hace que su polarización en dirección

---

<sup>4</sup> En su mayor parte, este párrafo recoge estados de la cuestión, informaciones de base y análisis presentes principalmente en los siguientes trabajos: Fernando Jumar, 2002, 2004, 2006, 2008, 2010. Fernando Jumar e Isabel Paredes, 2008. Fernando Jumar *et al*, 2006, 2009. Fernando Jumar y Javier Kraselsky, 2006, 2007. Fernando Jumar y María Emilia Sandrín, 2009.

<sup>5</sup> F. Perroux (1950, 1955, [1961]1964) dio a conocer su primer artículo en torno a la noción de ‘espacio económico’ y su utilidad como herramienta de política económica para la Europa emergente de la guerra de 1939-1945 en el año 1950, en 1955 daría precisiones en torno a la noción de polo de crecimiento. Hasta donde se ha podido averiguar, sus ideas se conocieron en castellano en 1964, gracias a la traducción de un libro de 1961. Estas ideas alcanzaron mayor difusión gracias a la traducción al castellano que hizo EUdeBA en 1965 (reimpresa al menos en 1968 y 1972) de un libro de Jacques Boudeville de 1961, llamado *Los espacios económicos* y publicado originalmente en la célebre colección de alta divulgación *Que sais-je ?* de las Presses Universitaires de France.

<sup>6</sup> Hasta donde se ha podido rastrear, C. S. Assadourian incorpora a sus trabajos las propuestas de F. Perroux en un artículo de publicado en Chile en 1971 y que alcanzó mayor difusión al re-editarse en 1973. Entre tiempo, en 1972 se publica por primera vez el texto en que dio nacimiento formal al espacio económico peruano. La publicación conjunta de esos trabajos y otros en 1982 en Perú y 1983 en México terminaron de difundir sus aportes, hasta el punto de tornarse en el punto de partida de todos aquellos interesados en analizar desde la circulación problemas relacionados con el sistema de dominación existente en los dominios sudamericanos de la Monarquía española. Carlos Sempat Assadourian, 1971, 1972, 1973, 1982, 1983.

Lima-Potosí entre en tensión rápidamente con la ejercida por los mercados ultramarinos, lo que sumado a la crisis del espacio peruano señalada por Assadourian desde mediados del siglo XVII, hará que andando ya el siglo XVIII la región Río de la Plata se yerga a su vez en polo de atracción y en torno a ella se configure un *espacio económico rioplatense* que no sobrevivirá a la Independencia, lo mismo que la región Río de la Plata en tanto que espacio económico homogéneo.

Esa región Río de la Plata, en “tiempos del rey”, comprendía los territorios colonizados por los occidentales sobre ambas orillas<sup>7</sup> y el río mismo, es un espacio acuático y térreo sin solución de continuidad a la hora de analizar los campos de fuerzas económicas que lo integran hacia dentro o de seguir el rastro de las que lo vinculan con otros espacios económicos.

A fines del siglo XVI, mientras los nóveles porteños luchaban por desarrollar una economía de subsistencia, se inician los contactos fluvio-marítimos con las costas del Brasil sirviendo de pivote de la economía del Tucumán con el Atlántico, al mismo tiempo que el Tucumán consolida su articulación con el Alto Perú. Esta función de pivote entre mercados dio inicio a la conformación de un *complejo portuario*<sup>8</sup> que debió<sup>9</sup> enlazar ambas orillas del río para que la región pudiera convertirse en una de las terminales de las rutas atlánticas<sup>10</sup> y, en el camino,

---

<sup>7</sup> Las fronteras de la ocupación occidental sobre ambas orillas siguen los ritmos de las relaciones con los pueblos originarios. Sobre la banda de Buenos Aires hacia fines del Antiguo Régimen, como sabemos, esa frontera estaba en el río Salado. Sobre la banda oriental, si bien hubo mucha menos conflictividad con los pueblos originarios y se puede considerar que hacia mediados del siglo XVIII el espacio está abierto a la colonización, se va a sumar como fuente de conflicto por la apropiación efectiva del espacio la competencia entre castellanos y portugueses, que no se limita a la expansión planeada por Lisboa desde Colonia del Sacramento, sino también desde el Río Grande, por ahora “de San Pedro” pero que cada vez más será “do Sul”.

<sup>8</sup> Ese complejo portuario estuvo formado por las ciudades-puerto (en la medida que se van fundando, incluida Colonia del Sacramento), atracaderos y/o desembarcaderos del tráfico legal utilizados con mayor o menor regularidad (Conchas, Maldonado, Ensenada de Barragán) y un número indefinido de desembarcaderos clandestinos o informales, funcionales a los tratos ilícitos y a los movimientos entre ambas bandas de una población que tenía el río mucho más incorporado a su cotidianeidad de lo que deja suponer imaginarlo como una frontera entre la Argentina y el Uruguay desde la invasión occidental.

<sup>9</sup> Los imperativos se relacionan tanto con aspectos geo-morfológicos como con otros derivados de las modalidades en que los actores mercantiles buscaron alcanzar sus objetivos en función de la observancia o no de las disposiciones castellanas y portuguesas en torno al comercio.

<sup>10</sup> Si bien el objetivo de las expediciones mercantiles era comerciar en los circuitos que se abrían desde Buenos Aires, los mejores lugares para el amarre de las naves, las tareas de mantenimiento o la provisión de algunos de los materiales necesarios estaban del otro lado, lo que hacía que las naves durante sus estadas en el río fueran y vinieran de un lugar a otros según la necesidad del momento. La conjunción entre la dificultosa navegación del río y los cambios en las embarcaciones hicieron que Montevideo, en la práctica, se convirtiera en el puerto de aguas

las dinámicas y necesidades de ese complejo portuario lo convirtieron en el principal estímulo para que en la región se generasen actividades económicas propias que le permitirán articularse internamente en tanto que espacio económico homogéneo primero y más tarde, en tanto que polo de atracción.

Desde temprano, entonces, la economía rioplatense debe ser explicada en función de ramas de actividad que, si bien están imbricadas, no ocupan el mismo lugar a la hora de analizar esa economía ni la sociedad que la animaba. En primer lugar, el comercio ultramarino, que obedece a lógicas que inciden en la región (del mismo modo que en todas las alcanzadas por sus flujos) pero que está animado mayoritariamente por actores ajenos al espacio y sus beneficios se acumulan fuera de él. Es una actividad que parcialmente tiene asiento en la región, que estimula la economía local, pero que no es la que la define; como sabemos, Río de la Plata no puede ser analizado en términos de factoría o emporio mercantil, sino en términos de colonia de poblamiento.<sup>11</sup> En segundo lugar, las actividades económicas propiamente regionales, generadas por el doble estímulo del comercio ultramarino y la atracción potosina, animadas por actores locales, son las que realmente constituyen el motor de arrastre de la economía regional, la cohesionan internamente y en torno a las cuales se organiza la vida de la sociedad local.

Esas actividades son la explotación del ganado bovino, la producción de mulas y la provisión de una muy amplia gama de bienes y servicios necesarios para el funcionamiento del complejo portuario rioplatense y para la consecución de los objetivos de la Corona de Castilla en la zona, tales como las actividades relacionadas con el mantenimiento a flote y en condiciones marinerías de las embarcaciones del comercio y del rey o la producción de alimentos –frescos y procesados- para las tripulaciones durante las estadas y viajes de regreso, o de la soldadesca destinada a la región o en tránsito hacia otros destinos.

En síntesis, los rioplatenses, como respuesta a los estímulos generados por los objetivos del comercio ultramarino y de la Corona, no sólo logran generar una economía de subsistencia

---

profundas de Buenos Aires y que el río estuviera “embotellado” de embarcaciones pequeñas y medianas que aseguraban la circulación de bienes, caudales y personas entre ambas orillas.

<sup>11</sup> Esto se aplica no solamente a las fundaciones castellanas. Si bien la Nova Colônia do Sacramento nace como un emporio mercantil en 1683, ya en 1693 se han podido advertir cambios en la política lusitana y su intención de convertirla en una colonia de poblamiento. Esta política se aplica de lleno tras la nueva instalación de 1716 (habían sido expulsados en 1705) y ello será fuente de resistencias por parte de los porteños.

exitosa sino que además tienen sobrados estímulos para producir excedentes para el mercado y desarrollar ramas vinculadas a los servicios que en su conjunto delinear los perfiles de una sociedad que vivirá durante todo el Antiguo Régimen una, al menos, moderada prosperidad.<sup>12</sup>

Nuestro tema ahora es el impacto de la independencia y cómo se acomoda la región a la nueva realidad, en la que la fuente de estímulos para la economía local cambia al mismo tiempo que los actores que toman las decisiones en cuanto a su orientación.

La vida del complejo portuario rioplatense puede ser dividida en tres etapas. Una primera larga etapa (1580-1720) en que se asiste a un progresivo enriquecimiento de las actividades mercantiles que en su propio proceso de complejización incitan o refuerzan la conformación de ese complejo portuario que, hacia 1715-1720 ya se lo puede ver en pleno funcionamiento. Se observa un proceso que parece delineado por un agente planificador, dado que progresivamente se pasa de las actividades más simples a las más complejas<sup>13</sup>, lo que permite que los actores locales realicen una suerte de “acumulación originaria” de experiencias que les permitirían ya en pleno siglo XVIII acometer todas a la vez. La segunda etapa, la del pleno funcionamiento, la ubico entre los años 1720 y 1778. En este último año, la expulsión de los portugueses de Colonia del Sacramento abre la tercera etapa y trae consigo el inicio de un reacomodamiento que, a comienzos del siglo XIX, se traducirá en una crisis que lejos de encontrar solución con los cambios aportados por la independencia se resolverá -y por causa de la independencia-, en la

---

<sup>12</sup> María Emilia Sandrín, 2010.

<sup>13</sup> Primero fue el turno de las licencias para el comercio de cabotaje con las costas del Brasil (1588-1618), es decir que al amparo de la legalidad los actores locales se inician en los contactos a larga distancia, aunque por ahora su principal función en los intercambios es la de ser articuladores entre el Tucumán y el Atlántico. Al no ser renovados los permisos de comercio, la primera ruta legal, simplemente se convierte en la primera del contrabando, al tiempo que desde 1622, se abre la carrera de Buenos Aires, es decir, el tráfico de navíos de registro que vinculaban directamente la región con Andalucía, con todo lo que ello implica en cuanto al enriquecimiento de experiencias y aprendizajes que los actores locales deben realizar. A los navíos de registro le siguen –con relativa importancia desde mediados del siglo XVII- los navíos del comercio directo, principalmente holandeses, y secundariamente, portugueses, ingleses y franceses. La instalación de los portugueses, de modo real en 1683, no sólo abre nuevas puertas y modalidades para el contrabando, sino que además crea un sinnúmero de oportunidades para el conjunto de la población local. En 1704 los portugueses fueron expulsados (hasta 1716), pero desde 1703 se instala en Buenos Aires una de las factorías del asiento de esclavos controlado por franceses, con lo que los rioplatenses hacen el aprendizaje de la última rama del comercio de su tiempo que les faltaba, el comercio de esclavos a gran escala. No me puedo detener aquí en el detalle de las capas sucesivas de enriquecimiento de las experiencias mercantiles que en la práctica hicieron que ante cada nuevo estímulo los rioplatenses estuviesen preparados para dar respuesta.

desarticulación del complejo portuario rioplatense, aunque sus últimos estertores daten de tiempos de la separación entre la Confederación Argentina y el Estado de Buenos Aires.

La función de ese complejo portuario, y motivo de competencia entre los occidentales por el control de sus flujos, es la articulación entre mercados americanos y extra-americanos, tema sobre el que aún se carece de estudios detallados más allá de 1778<sup>14</sup>, aunque se está intentando completar el vacío de información<sup>15</sup>. Por el momento, sólo podemos avanzar que lo que se consideraba un enorme salto cuantitativo de los flujos rioplatenses como derivación de las reformas administrativas del último tercio del siglo XVIII, en realidad sólo refleja la concentración de esos flujos de modo mayoritario en los canales controlados por la Monarquía española tras la expulsión de los portugueses (1777). También, que el “despegue” del tráfico se sitúa a comienzos del siglo XVIII para mantener luego un relativamente constante ritmo de crecimiento, que se incrementa, sí, tras 1778, pero sin la espectacularidad que propone la bibliografía existente. Ello, a su vez, deberá ser tenido en cuenta a la hora de analizar todas las explicaciones conocidas sobre el impacto en la sociedad local de ese supuesto abrupto crecimiento.

Sin embargo, lo que interesa resaltar ahora es de qué modo, en mi opinión, las dinámicas del complejo portuario rioplatense influyen en la economía regional.

Las licencias de navegación con las costas del Brasil de los años 1588-1618, como se señaló, marcan el inicio de la estructuración de ese complejo portuario y de la región Río de la Plata tal como la proponemos. El gran estímulo para la economía local se inicia en 1622 con la apertura de la carrera de Buenos Aires dentro del entramado de rutas que llegó a conformar el

---

<sup>14</sup> Existen sondeos sólidos, realizados sobre fuentes fiscales, pero limitados en el tiempo (Juan Carlos Garavaglia, 1976, 1977) o análisis con mayor amplitud cronológica, pero que no llegan a ofrecer datos sólidos ni completos sobre el conjunto de los flujos (Hernán Asdrúbal Silva, 1993; Arturo Bentacur, 1997-1998).

<sup>15</sup> Evidentemente, toda la producción historiográfica consagrada a la dominación española en el Río de la Plata alude al comercio ultramarino y ofrece las más variadas lecturas. Sin embargo, sólo se han producido análisis basados en el estudio de las cifras del comercio ultramarino minuciosos sobre los flujos para el siglo XVII (Zacarías Moutoukias, [1983]1988) y hasta 1778 para el siguiente (Fernando Jumar, 2002). Actualmente, el proyecto de investigación “Indagaciones en torno a la estructura socio-económica del Río de la Plata durante el largo siglo XVIII (1680-1820). La circulación mercantil revelada por las guías de aduana rioplatenses, 1779-1810”, radicado en la UNLP, está colmando el vacío para el período virreinal mediante el procesamiento de la información contenida en las guías de aduana generadas en las cajas de Buenos Aires, Montevideo, Colonia del Sacramento y sus receptorías dependientes. Un primer resultado, cuyo objetivo fue testear la metodología empleada, se puede encontrar en Fernando Jumar *et al.*, 2009.



sistema legal de comercio de la Monarquía para el conjunto de sus dominios europeos, americanos y asiáticos. Esos estímulos se dejarán sentir en la explotación del ganado bovino y en la provisión de bienes y servicios para la navegación. Y al menos lo primero, no parece ser el resultado del azar, sino de la planificación de los actores locales que vieron una segura fuente de recursos en las manadas cimarronas que ya estaban alcanzando cierta consideración<sup>16</sup>. En cuanto a lo segundo, si bien no se tienen datos sobre que los porteños hayan anticipado el enorme estímulo positivo que tendría en su economía, si sé que en el siglo XVIII eran plenamente conscientes de ello y hasta sabían que era tanta su importancia que hasta contribuía a la paz social<sup>17</sup>.

Sólo hay que imaginar el efecto multiplicador sobre las demás actividades que estimula positivamente la circulación ultramarina del circuito legal, porque el contrabando puro<sup>18</sup> no ejerce

---

<sup>16</sup> Entre los temas habituales del Cabildo de Buenos Aires a comienzos del siglo XVII figura la preocupación por el vencimiento de las licencias de comercio con las costas del Brasil y cuando se piensa en 1611 pedir su renovación, se insiste en que se incluya como exportación posible cueros y lana, cosa no permitida hasta entonces. La ciudad no tiene fondos para costear el envío de un procurador a la corte, con lo que decide en enero de 1612 que “se hagan 2.000 cueros del “ganado cimarrón del común” y que “se envíen mancebos que los maten e indios que los hagan”, carretas y comida provistas por tres vecinos. Con lo que parece ser que se está ante la primera vaquería de importancia, que tuvo que ser emprendida de modo colectivo y pensada en gran parte para tornar al ganado cimarrón en una fuente de recursos que se consideraba prometedora. Sin dudas esta propuesta intervino en la decisión de abrir una ruta directa Sevilla-Buenos Aires, concretada en 1622: la región podía aportar un bien valioso en los mercados de la época, menos vistoso que el azúcar o el tabaco, pero de gran demanda, como es sabido. Fernando Jumar y Javier Kraselsky, 2006; Fernando Jumar, 2008.

<sup>17</sup> En los años 1730, uno vecino pide al cabildo el monopolio de la producción de bizcocho o pan del marino, elemento-clave para el estudio de estos estímulos, ya que involucra todas las esferas de la economía local: la producción u obtención por intercambio de cereales, su transformación, acondicionamiento y comercialización. (Jumar *et al.*, 2006; María Emilia Sandrín, 2010) El Cabildo rechaza el pedido, aún sabiendo sus miembros que están renunciando a aumentar la cuota de absorción del producto del trabajo local; deciden dejar librado al mercado ese rubro, ya que es la fuente de recursos ya tradicional para mujeres cabeza de hogar, que viven –y según demostró María Emilia Sandrín, 2009)- muchas prosperan gracias al bizcocho y no las tienen a cuestras y reclamando ayuda en la casa capitular. Uno de los elementos que más me llamó la atención como resultado de la lectura de todos los Acuerdos del Cabildo conservados es que la oligarquía porteña mantiene una línea política bastante clara a lo largo de su existencia en cuanto se refiere a hacer lo que sea necesario para evitar el conflicto social. Ante secas prolongadas, los cabildantes ponen dinero de su bolsillo para traer trigo de otros lados y llegan a distribuir granos para semilla gratis. Invierten, en sentido propio, sumas considerables de dinero en las rogativas a san Martín de Tours para que de una buena y santa vez, llueva (todo gasto religiosos es una inversión que de fructificar, los beneficios superan ampliamente el valor invertido). Dejan espacios libres en la economía para que sus subordinados no sientan su dominio de modo opresivo, como con las bizcocheras.

<sup>18</sup> Los casos de naves que para operar no requieran ningún tipo de legitimación de su presencia en aguas castellanas, sobre todo tras 1778. Es el que menos se puede conocer, ya que si fue exitoso, no dejó rastros. Se trata de navíos que anclan cabos afuera y desde allí operan por medio de pequeñas embarcaciones. Se conocen sólo los casos en que el intento terminó mal y se produjeron decomisos. La suposición de la existencia de muchos casos exitosos es lo que fundamenta hasta hoy la afirmación de la existencia de contrabando masivo en Río de la Plata. Sin embargo, tengo mis serias dudas al respecto. En función de la cantidad de bienes identificados y contabilizados según la información

los mismos estímulos. Para que el estímulo se produzca, los navíos deben estar formalmente entrados a puerto y que se queden durante un lapso razonable de tiempo. Al menos el necesario para producir los alimentos procesados requeridos para el viaje de regreso y las tareas de mantenimiento, que tardan más que la descarga y la constitución de las cargas de retorno.

En relación a esas cargas de retorno, se encuentra el otro gran estímulo a la economía local. Desde la óptica regional, se invierte el modo de analizar las cifras del comercio ultramarino. Estamos habituados a pensar esas cifras, erróneamente en mi opinión, en términos de balanza de comercio internacional, cuando lo es de comercio entre regiones de un mismo espacio político. Así, el hecho de que los cueros participen del total de las exportaciones entre un 9,21% en promedio entre 1714 y 1778, o se lo estime en 20% para el período virreinal, indica que una sola de las economías regionales vuelca en los circuitos atlánticos un bien de producción propia y que atrapa al menos una ínfima parte de los metales preciosos que se irían como fruto del complejo rosario de intercambios regionales entre el río de la Plata y Paraguay, Alto Perú, y el Pacífico vía Cuyo. De modo que la actividad puede aspirar a ser la dominante (tal vez no en términos cuantitativos, pero sí estructurantes del conjunto), dado que la oligarquía local dejó varios campos económicos para el accionar de la población subalterna, que aunque quisiera, no disponía de los medios necesarios para somertela por completo, de modo que hay mucha negociación.

Un elemento importante a retener es que el control del “negocio de los cueros” no dependió, hasta bien entrado el siglo XVIII, de la posesión nominal ni efectiva de tierras. La de “estanciero” es la última forma que asumen quienes defino como “empresarios ganaderos” desde el primer cuarto del siglo XVII. Son el Cabildo de Buenos Aires, como emerge de sus Acuerdos. Invariablemente, en caso de conflicto de intereses entre los productores de cueros y el comercio, el Cabildo defiende a los primeros. Además, refuerzan su presencia política creando un gremio en

---

de las guías de aduana para 28 meses entre 1779 y 1783, surgen preguntas sobre cuánta debía ser la capacidad de absorción de los mercados vinculados al Río de la Plata para que la demanda debiera ser completada con un contrabando masivo. Si fuera así, hasta los guantes de tul de la vaca estudiosa de la quebrada de Humahuaca (María Elena Walsh) deberían ser de fina producción flamenca. Algo de eso hay, ya que en los más modestos inventarios post-mortem del Juzgado de Bienes de Difuntos (los *ab intestato*) se encuentran camisas hechas de bretañas (fina tela de lino), pero pienso que hasta esa demanda fue surtida en gran medida por el circuito legal, contando además que lo que vemos de él es sólo lo declarado y que había, sí, márgenes para fraude por dentro del sistema, lo que abarataría el costo al consumidor de bienes provenientes de la conexión castellana. Fernando Jumar, 2002.

1775, que aunque no fue formalmente reconocido por la Corona (o al menos no se han hallado los papeles que lo demuestren), fue tenido por interlocutor válido a la hora de recibir donativos y obtener privilegios a cambio o lograr frenar iniciativas de los comerciantes ultramarinos<sup>19</sup>. Hasta llegan a pedir la creación de la Hermandad de la Mesta en 1790 y de algún modo forzaron, tal vez, la mano del rey para que en 1797 transformase el Consulado de Buenos Aires en otra cosa que una institución mercantil, ya que los hacendados debieron ser incorporados a él en tanto que miembros plenos de la corporación y aunque parece que no se cumplió, se dispuso la alternancia entre uno y otro gremio para su dirección.

Un dato sumamente relevante para sostener estas ideas y las que se propondrán, es que ese poder regional emerge de la explotación de ganado, criado y disperso, sobre ambas bandas del río y que desde los años 1730 el frente expansivo de la actividad está en la banda oriental, que mayormente está bajo jurisdicción del Cabildo de Buenos Aires.

De modo que, si observamos el modo en que se resuelve en la región Río de la Plata la crisis de la Monarquía, lo que primero que se señala siempre es que es clave en los años inmediatamente previos la rivalidad entre Buenos Aires y Montevideo. Como sabemos, el primer efecto de las decisiones tomadas en Buenos Aires entre el 22 y el 25 de mayo de 1810 es que Montevideo opta en contrario, reafirmando su unión a los liberales peninsulares. El modo que asume el conflicto ya en 1810 y su primera resolución en firme (1828) habría hecho que los porteños perdieran el control de buena parte de los cueros de la banda oriental y se vieran forzados a iniciar la expansión sobre la pampa, asumiendo todos los costos e incomodidades que ello suponía.

Si ello alcanza para proponer que la revolución arrastra consigo a la región Río de la Plata tal como había llegado a ser desde la invasión europea, se suman entre los elementos que explican esa ruptura la clara opción de los poderosos de Buenos Aires por el abandono, al menos momentáneo, del sistema de comercio castellano.

En la región Río de la Plata conviven y hasta en algunos momentos se entremezclan, dos grupos de intereses que difícilmente pueden tener acuerdos esenciales. Los comerciantes

---

<sup>19</sup> Fernando Jumar y Javier Kraselsky, 2007; Javier Kraselsky, 2007.

ultramarinos, desde mediados del siglo XVIII agrupados en Juntas y desde 1794 en el Consulado, para alcanzar sus objetivos tienen que establecer relaciones de dominio con las diversas oligarquías regionales, incluida la porteña. Necesitan comprar cada producción regional en los términos más favorables al tiempo que vender los bienes aportados en los más desventajosos para el intermediario y el consumidor. Esa es la ley primera del comercio. El productor, lo contrario. El caso es que todo revela que en el Río de la Plata la producción del bien exportable tiene mucho margen de negociación con el capital mercantil y hasta le gana algunas batallas.

Mientras que los intereses aglutinados en torno al comercio ultramarino asentados en el Río de la Plata tienen su mejor carta en el mantenimiento del circuito legal, con sus fraudes incluidos. Además puede aprovechar el contrabando puro, que existió a pesar de las dudas emitidas sobre su importancia y de que sabían que debía guardar alguna sabia proporción, ya que sin comercio legal, no puede haber contrabando.

Hasta cierto límite, hasta es posible que las interrupciones y alteraciones del circuito legal que se inician desde 1783 y no cesan de modo duradero sino después de la independencia, los beneficiasen.

Pero de ningún modo puede beneficiar a los empresarios ganaderos. La exportación de cueros necesita imperativamente del tráfico legal. Es imposible, por las modalidades concretas de las operaciones, cargar 70.000 cueros de contrabando.

De modo que, los empresarios ganaderos, necesitan ante todo clientes y no les importa, llegado el caso, que lleguen por el canal castellano o no, y así, desde que pude recabar noticias al respecto (inicios del siglo XVIII), ante cada alteración de ese tráfico legal, solicitan y en diverso modo obtienen la suspensión de las normas restrictivas para amigos y neutrales, como hicieron una vez más en 1809 contratando los servicios de Mariano Moreno para la ocasión, quien no hizo sino adherir (y reafirmar) los argumentos del virrey Cisneros que fue de quien partió la propuesta en ese año, lo que sí es original.

Como se sabe, el Consulado intentó ofrecer resistencia, pero sólo obtuvo una negociación aceptable. En noviembre de 1809 se decide finalmente que el comercio de amigos y neutrales sólo podría vender al por mayor a comerciantes matriculados y que no podrían abrir tiendas al por mayor ni menor. En este punto, el acuerdo es total entre los sectores mercantiles ultramarinos

de Buenos Aires y de Montevideo. Su mejor opción está del lado de quien pueda asegurarles su posición histórica y ese es en la coyuntura el poder con quien se pueda negociar en la Península.

El éxito de estos comerciantes depende de su capacidad de articular varios mercados regionales, lo que colaboró en gran medida a la conformación de un *espacio económico rioplatense* y que del conjunto de operaciones les resulte saldos favorables en sus negocios con las oligarquías regionales, tanto productoras como intermediarias de los bienes que aportaban. La articulación se logra en buena medida por su margen de negociación y alianza con la Corona borbónica que, como se sabe, desde Carlos III con claridad estaba intentando convertir los reinos americanos en colonias.

Sin embargo, la fuerza económica del polo de ese espacio polarizado, la región Río de la Plata, no depende por completo del comercio ultramarino. La economía regional, en una medida que no quiero sobrevalorar antes de poder aportar datos detallados, también estimuló a las otras economías regionales produciendo una orientación de sus producciones, compitiendo con el Alto Perú u ofreciendo salidas alternativas.

Es un lugar común en la bibliografía que releva la existencia de esas demandas, centrarlas en las necesidades de la población fija, que acelera su ritmo de crecimiento en la segunda mitad del siglo XVIII. Pero hay que sumar las necesidades de la población flotante y migrantes temporarios.

Además, también estimula el complejo productivo regional americano las necesidades de los barcos. Lo más evidente son las demandas de relacionadas con el aparejo de los barcos: maderas y jarcia que llegan desde el Paraguay; textiles desde Cochabamba, que también son demandados, por ejemplo, para confeccionar los sacos para el acondicionamiento de los alimentos provistos para los viajes de regreso. El caso extremo que siempre menciono se relaciona con la operación de “ahumado” de las bodegas de los navíos, para expulsar alimañas, y que consistía en quemar ají y cal, muy presumiblemente procedentes los primeros de Catamarca y la segunda... aún no he encontrado por dónde estaban las caleras en ese entonces. A todos estos productores regionales, al igual que a los empresarios ganaderos, les tiene sin cuidados si los clientes finales son capitanes de barcos del circuito español o tailandés. Todos necesitan lo mismo: puertos operando de modo regular.

A todo ello hay que sumar que buena parte del bajo pueblo rioplatense vive de los estímulos del complejo portuario rioplatense, desde el productor de cerdos hasta el farolero. Con lo que las interrupciones anormales del tráfico podrían desencadenar malestar por ese sector de la sociedad también.

Dentro del juego de intereses que articulan un espacio económico polarizado, al menos en la propuesta de Perroux, hay que prestar más atención a los factores de producción que definen la región homogénea que se yergue en polo que la circulación de los bienes, aunque los canales de circulación cumplen el papel esencial de posibilitar el crecimiento de la actividad motriz del polo.

De modo que, se puede pensar, que cuando los intereses vinculados a la circulación entran en colisión con los de la producción, éstos harán lo necesario para resolver el diferendo en su favor. La solución a sus problemas a comienzos del siglo XIX era la apertura al comercio amigo y neutral. En Río de la Plata, en mi opinión, todo esto se resolvió o comenzó a resolverse en definitiva en 1812.

Tomo como revelador una decisión del Triunvirato, de eliminar las restricciones al comercio no español en el Río de la Plata. Con ello no sólo continuaba estimulando la presencia de las naves que se llevaban los derivados bovinos y estimulaban producciones y servicios, sino que además cortocircuitaba al sector mercantil ultramarino asentado en la zona. Ello podría estar traduciendo la puja histórica de intereses entre empresarios ganaderos y comerciantes ultramarinos a favor de los primeros, asegurar la paz social en su propia región y abrir nuevos tipos de relaciones con sus equivalentes de otras regiones.

Hasta entonces, en las regiones vinculadas al Atlántico por el Río de la Plata, los intereses de empresarios ganaderos y comerciantes ultramarinos iban de la par. Sea por las acciones mercantiles de los segundos, sea por la exportación de los bienes de los primeros, el efecto sobre sus intereses se traducía en la polarización de sus regiones hacia el Río de la Plata. El cambio de actor en la circulación ultramarina sólo lentamente tendrá impacto en sus propias economías, ya que sólo con el tiempo y moderadamente, podrá ser sustituida la red de intermediación y en buena medida lo que pasó fue que se fijaron nuevos términos para la vinculación. Para los sectores productivos, mientras hubiera tráfico en el Río de la Plata las cosas podrían estar bien, a

menos que el comercio ultramarino comenzara a aportar bienes que reemplazaran a sus producciones.

Desde el punto de vista del nuevo poder asentado en Buenos Aires sin competencia, tal vez se cometió el error de no proteger en algo esos intereses regionales. Posiblemente Rosas lo entendió en 1835, y seguramente, como nos lo ha explicado con claridad Juan Álvarez, en la segunda mitad del siglo XIX comprendieron que un proteccionismo cuidadosamente selectivo era la fórmula de paz entre las regiones.

En síntesis, y si se reúnen los elementos dispersos en esta parte del ensayo, se puede proponer que el modo en que se resuelve la crisis de la Monarquía a nivel local conlleva el quiebre del espacio homogéneo Río de la Plata, no aceptada realmente hasta después de 1852, cuando los porteños dejan de intervenir directamente en la vida oriental. Pero también la revolución barre con el espacio económico polarizado que llegó a tener la región Río de la Plata por polo, ya que aunque no se ha mencionado hasta ahora, pero no es necesario argumentar, también tiene efectos decisivos el quiebre o, al menos, la seria alteración de los contactos con el Paraguay, el Alto Perú y Chile, los polos de segundo grado del espacio económico rioplatense y frontera de la fuerza de atracción dominante del Río de la Plata.

Como se verá en la segunda parte de este ensayo, en los mercados intermedios entre los puntos extremos del antiguo espacio económico rioplatense esto se traduce en un desbande en el que cada región buscó articular o reforzar articulaciones que escapaban a la fuerza de atracción rioplatense, en la medida en que el viejo polo comenzó a atenuar las demandas de bienes de producción regional y/o comenzó a introducir masivamente otros que competían con ellos inclusive en sus propios mercados.

Los poderosos locales porteños, en su búsqueda por mantener o incrementar la tasa de beneficios de su actividad económica dominante, debieron desplegar esfuerzos en dos direcciones. En primer lugar, iniciar una expansión sobre la pampa para asegurar la producción del bien. En segundo lugar, articular alianzas con un seguro proveedor de bodegas para exportarlo, a cambio de entregarle el control de la comercialización de bienes importados ultramarinos. Para que esto último se pudiera lograr, debieron recurrir a la diplomacia y la violencia para capturar al menos esos mercados intermedios, lo que se puede explicar en término

de creación política de un *espacio económico porteño*, o, dicho de otro modo, con la creación de la República Argentina.

### **3. Vinculaciones del espacio salto-jujeño en la larga duración**

El espacio salto-jujeño, objeto de este análisis comparativo, formó una unidad fortalecida por lazos familiares, sociales y económicos que le daban una identidad; desde sus orígenes en el siglo XVI, pasó a integrar lo que Assadourian denominó el “espacio peruano”<sup>20</sup>. Dentro de este esquema de organización de la producción y circulación de mercancías, el espacio salto-jujeño cumplió con el propósito manifestado desde la fundación de las ciudades de Salta y Jujuy por la Corona española, esto es, ser el nexo entre el Atlántico (más tarde Río de La Plata) y el polo político y administrativo español asentado en Lima (Pacífico). Nexo, lugares de asiento de españoles que facilitarían la comunicación entre los Andes y el Atlántico, también cumpliría roles de intermediación económica por su emplazamiento al pie de la barrera andina y regiones mineras.

Dentro del espacio peruano, las distintas regiones que lo formaban, producían todo lo necesario para su subsistencia y sus excedentes eran comercializados en distintos circuitos mercantiles que las vinculaban entre sí. Ambos elementos, producción y circulación de bienes necesarios para el consumo, le brindaban al espacio peruano un alto nivel de autosuficiencia. Cada zona integrante del espacio tenía su especialización productiva y del trabajo, en función de sus características particulares (ecológicas, ambientales, culturales), lo que favorecía los intercambios con otras zonas y dibujaba vinculaciones comerciales de corta, media y larga distancia, a partir de las exportaciones de sus productos, la importación de otros no producidos en la zona y el tránsito de los bienes procedentes de Europa y de la plata exportada en pago de ellos.

El desarrollo de la minería altoperuana dio impulso a las economías regionales e incentivó, a cada zona, a una especialización productiva acorde con sus posibilidades y ventajas derivadas de los conocimientos, experiencias, aptitudes y oportunidades que las coyunturas les fueron presentando. En líneas generales y en la larga duración, podemos advertir que la región

---

<sup>20</sup> Carlos Sempat Assadourian, 1983.



salto-jujeña se insertó en el espacio peruano a partir de la provisión de mulas, ganado en pie, excedentes productivos locales y como intermediaria de productos variados de las diversas regiones rioplatenses y andinas.

Durante los siglos XVII y XVIII la región se benefició del comercio de intermediación de distintos artículos y productos provenientes desde diversas regiones americanas, cuyos mercados de venta se encontraban bien en el Río de La Plata (es el caso de los tocuyos andinos) o en los mercados andinos (por ejemplo las mulas, aunque aquí también hay que incluir a los “efectos de Castilla” y el comercio de esclavos ingresados al puerto de Buenos Aires).

Al interior de la región salto-jujeño, existía un fluido intercambio de bienes y productos entre las distintas zonas ecológicas -las tierras altas y las tierras bajas-, que dibujaban los circuitos de corta distancia; sin embargo, los mejores negocios provenían de la venta de sus excedentes en otras jurisdicciones, lo que daba vitalidad a los circuitos de mediana y larga distancia y reportaba mayores ganancias. Los mercados donde se ubicaban los productos salto-jujeños se encontraban principalmente en la zona de Chichas –zona minera al sur del Alto Perú- y en Atacama, pero también vendía sus excedentes productivos en Tucumán, Catamarca, Tarija y Perú y enviaba cueros, pieles y lana al puerto de Buenos Aires.

Pero no sólo la venta de los productos locales reportaba ganancias; junto con ellos circulaban hacia distintos mercados una variada cantidad y diversidad de artículos producidos en otras regiones distantes, que los traficantes llevaban y traían desde distintos mercados, entre los cuales Salta y Jujuy eran paso obligado, por cuanto involucraba a sus comerciantes de distintas formas. El comercio de intermediación de efectos incluía a productos de regiones remotas dentro del espacio peruano y artículos provenientes de Europa y llegados al puerto de Buenos Aires.

En este comercio de larga y mediana distancia entre distintas zonas productoras y consumidoras, llegaban a las tiendas de Salta y Jujuy los tocuyos cochabambinos, textiles burdos de algodón, muy requeridos en los mercados rioplatenses. Eran traídos por los mercaderes desde Cochabamba, junto a lienzos y “ropa de la tierra”; eventualmente también llegaban las bayetas del Cuzco, de Chorrillos, de La Paz y variados “textiles de la tierra”, que engrosaba las re-exportaciones que los comerciantes salto-jujeños realizaban hacia Buenos Aires, desde donde se expandían por toda la campaña rioplatense y santafesina.

Desde el puerto de Buenos Aires arribaban a Salta y Jujuy diversos bienes para el consumo dentro de la jurisdicción y, también, para la re-exportación hacia otros mercados regionales; las mercancías de mayor reventa eran la yerba mate paraguaya, los artículos provenientes de Europa y los esclavos. Estos bienes eran adquiridos en el puerto gracias al metálico acumulado en la región por la venta de sus ganados a la zona andina y el comercio de tocuyos, cueros, lana y otros efectos en el puerto. Los bienes comprados en el puerto de Buenos Aires eran destinados al consumo local y a su reventa en los centros urbanos y mineros del Alto Perú –en especial a Potosí- y la costa del océano Pacífico –Bajo Perú-. Los grandes comerciantes locales, aquellos que manejaban capitales de importancia, se dedican al comercio de intermediación entre el puerto de Buenos Aires y Potosí y Lima, cubriendo un amplio espectro en las zonas aledañas. Según estudios realizados a través de las cartas de crédito, en la segunda mitad del siglo XVIII, se observa que los comerciantes de Salta vendían efectos europeos a comerciantes arribados desde Tarija, Chichas, Cochabamba, Atacama, Jujuy, Catamarca, La Rioja y Santiago del Estero. Además, se re-vendían los tocuyos cochabambinos, la coca yungueña, el vino cuyano y productos americanos ingresados desde el Pacífico vía Chile: chocolate, azúcar, almendras, tejidos y objetos de cobre, todo lo cual también se consumía dentro de la jurisdicción. El auge del comercio mular parece haber influido en el aumento en el consumo de efectos europeos, hasta el punto de convertir a la ciudad de Salta en una de las ciudades de mayor consumo de estos efectos en el Interior rioplatense hasta la primera década del siglo XIX<sup>21</sup>.

Diversos productos de regiones del interior rioplatense también nutrían estos flujos hacia los centros de consumo andinos, tales como los caldos cuyanos (especialmente los producidos en San Juan, La Rioja y Catamarca), frutas frescas y secas, manufacturas de cuero y suela elaboradas en Tucumán, grana, ponchos y frazadas de Santiago del Estero y Córdoba.

Sin embargo, no todos los beneficios se generaban a través del comercio de intermediación; unas pocas producciones locales también animaban este circuito entre el Atlántico y el Pacífico, entre las pampas y los Andes. Entre ellos se destacaba la producción de

---

<sup>21</sup> Sara Mata, 1996, 1998. Silvia Palomeque, 1989. Todos los autores concuerdan con que la ciudad de Salta era, a fines del período colonial, una de las ciudades con mayor consumo de efectos europeos del Interior.

vacunos, destinados a los centros mineros y urbanos andinos, la invernada de mulas, con igual destino, la producción de jabón, sebo y algunas manufacturas del cuero, la exportación de cueros, pieles y lana de vicuña al puerto de Buenos Aires y las actividades relacionadas con la crianza ganadera y el transporte de mercancías y de animales (arreo y arriería).

En el siglo XVIII, el trato de mulas se había convertido en el principal comercio de la región. En la feria de Salta, los productores de mulas de las jurisdicciones de Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires arribaban con los animales que quedarían en invernada durante un año; allí se encontraban los tratantes locales y los compradores arribados desde el Alto y el Bajo Perú, quienes llevaban las mulas adiestradas y engordadas en los alfalfares de la jurisdicción. En la jurisdicción de Jujuy la producción de ganado vacuno en haciendas y estancias para su venta en los centros mineros del Alto Perú, los excedentes de granos con iguales fines, así como la tarea de la arriería eran las actividades que generaban mayores recursos a la economía local.

Las ferias de ganado, en ambas jurisdicciones, reunían a productores, tratantes (mercaderes) y compradores desde fines del siglo XVII<sup>22</sup>. El comercio de mulas empleaba mano de obra local, especializada en el flete de las mulas, que implicaba el transporte de los animales hasta su destino final: mayordomos y capataces, peones e indios especializados en las tareas del arreo. Los tratantes de mulas arribaban desde Córdoba y otras jurisdicciones del Interior rioplatense, a vender sus mulas, que quedaban en invernada por un año o más, a cargo de tratantes-invernadores locales, quienes a su vez venderían los animales a los tratantes llegados desde el Perú. Los fletadores también eran de Salta y, a veces, se trataba de los mismos invernadores<sup>23</sup>. En el siglo XVIII, el trato de mulas se había convertido en el principal comercio de la región, estrechamente vinculado al de efectos de Castilla consumidos dentro de la jurisdicción<sup>24</sup>. Para entonces, Jujuy también contribuía al circuito de mulas con el Alto y Bajo

---

<sup>22</sup> Estela Toledo sitúa en 1679 el inicio del negocio de invernada, amanse, capamiento de machos y posterior fletamiento de los animales; para 1694 contabiliza 22.297 mulas fletadas y 15.689 en invernada (p. 172). Estela Toledo, 1962-1963.

<sup>23</sup> Estela Toledo, 1962-1963, p.176 y subsiguientes.

<sup>24</sup> Sara Mata, 1998, p. 166.

Perú, aunque en una proporción nunca mayor del 25 % de lo que se exportaba por Salta; en la feria de Jujuy la exportación de vacas duplicaba con creces a la de mulas<sup>25</sup>.

Mulas, vacas y cueros constituyeron los productos dominantes orientados hacia la exportación (mercados de mediana y larga distancia). Eran las producciones de la región y definían la circulación mercantil y las vinculaciones con otras regiones, a las que se sumaban las actividades de conducción y arriería.

Resumiendo, podemos observar que en las últimas décadas coloniales la ciudad de Salta ya era un importante centro mercantil, caracterizado por ser un lugar de tránsito en el circuito de Buenos Aires a Lima, que atraía a comerciantes y agentes de casas comerciales de efectos europeos, gracias a su comercio mular que involucraba a las zonas productoras del Interior rioplatense y atraía a comerciantes y mineros de Lima, Jauja, Arequipa, Potosí y Cuzco, a las ferias de mulas cada año. Mientras que en la feria de Jujuy, se efectuaba la compra y venta de animales como parte del circuito de ganado en pie (mulas, vacas, caballos) con los centros mineros del Alto y Bajo Perú –especialmente, aunque no exclusivamente, procedentes de Chichas y Tarija-. La actividad ganadera, crianza de vacunos y comercio de mulas, fue la que permitió a la región insertarse en los mercados surandinos<sup>26</sup>, pero su ubicación en el camino donde comenzaba la trepada al Altiplano también colaboró en su especialización económica, al dar trabajo a un amplio sector de la población en las tareas relacionadas con la producción-reproducción y conducción de animales y cargas (fletes).

Es así que en la región salto-jujeña, en “tiempos del rey” y aún durante el proceso revolucionario, hasta la década de 1830, la dinámica económica regional estaba sustentada en su emplazamiento entre los Andes y el Río de La Plata. Zona de tránsito, pero también una zona dependiente ambos polos económicos para su desarrollo y supervivencia.

Las múltiples vinculaciones de la región, desde el punto de vista económico, pero también de las relaciones y redes sociales, estaba entre los dos polos: el andino y el rioplatense. El estallido de la Revolución de 1810 la convirtió en campo de batalla durante 15 años, en el

---

<sup>25</sup> Nicolás Sánchez Albornoz, 1965. Para los años 1774 y 1784, que considera excepcionales, salieron de Jujuy alrededor de 7.500 mulas, mientras que desde Salta, en esos mismo años, salieron 26.000 y 28.000 mulas; en 1771, desde Jujuy salieron 3.400 y desde Salta 39.000 (páginas 108 y 109). Véase cuadro en p. 112.

<sup>26</sup> También corroborado por Sara Mata, 1998, p. 156.

transcurso de los cuales se desarticularon gran parte de las conexiones mercantiles y las relaciones sociales, aunque no llegaron a desestructurar el esquema de vinculaciones vigente durante el período borbónico.

La pregunta que surge es ¿qué pasó con las vinculaciones de la región después de la emergencia de la Independencia?, ¿cómo se adecuó su economía a los nuevos aires de libre comercio?, ¿qué quedaba y que había desaparecido del esquema de organización de la producción y circulación de mercancías vigente durante los tiempos coloniales? Y, adentrándonos más en el siglo XIX, cabría preguntarnos ¿cómo afrontó la coyuntura emanada de la emergencia de nuevos polos políticos y administrativos?, ¿cómo se articuló o desarticuló entre ambos polos?

En las provincias del norte argentino, después de la Independencia, el manejo de la política pasó a manos de militares de la independencia, provenientes de sectores intelectuales, hacendados locales y grandes comerciantes importadores-exportadores. Los grupos de poder locales formaban una elite afianzada en el prestigio social, los negocios regionales y el acceso al manejo de las estructuras políticas, cuyos intereses económicos estaban centrados en la reactivación del circuito que otrora uniera Buenos Aires con Potosí, del cual habían obtenido grandes beneficios en las últimas décadas coloniales.

Finalizadas las guerras de la independencia en la región (1825), los mercaderes retornaron a sus mercados tradicionales. Durante las décadas de 1820 y 1830, el sector importador salto-jujeño, compuesto por los grandes comerciantes importadores de manufacturas europeas y productos de otras regiones, activaron sus vinculaciones con el puerto de Buenos Aires y con los mercados andinos. Favorecidos por la apertura del mercado potosino<sup>27</sup>, fueron acumulando mercancías varias, especialmente las provenientes del mercado mundial, adquiridas en el puerto de Buenos Aires, a fin de venderlas en el territorio del antiguo Alto Perú, devenido en 1825 en República de Bolivia. Independientemente de que muchas de esas mercancías debieron retornar

---

<sup>27</sup> La apertura del mercado de Potosí al comercio mundial incentivó a comerciantes de la región a acumular mercancías esperando el momento de ponerlas a la venta; sin embargo se encontraron con la competencia de mercaderes ingleses que, desde el puerto de Arica rápidamente invadieron todo el antiguo Alto Perú con sus bienes. Un buena descripción de la época puede verse en los relatos de Joseph Barcalay Pentland, 1975. Archivo Nacional de Bolivia, TNC. 3363: Libro Principal de Guías de la Real Aduana de Potosí, 1825.

por la gran oferta existente, la independencia de Bolivia reactivó el flujo entre el puerto de Buenos Aires y los mercados andinos (por lo menos durante unos años posteriores a la emergencia de la independencia). Así, a mediados de la década de 1820, los flujos de mercancías del sector importador de Salta y Jujuy, dibujaban los circuitos tradicionales del período borbónico: adquirían efectos de ultramar en Buenos Aires, que se consumían en la región y se revendían en el espacio andino, y exportaban cueros y pieles por el puerto de Buenos Aires. Sin embargo, la presencia de comerciantes ingleses en el Pacífico, unido a otros factores del contexto en el interior rioplatense<sup>28</sup>, motivaron al sector importador salto-jujeño a buscar un puerto en el Pacífico para su conexión con el mercado mundial (lo que se plasmaría con la fundación del puerto boliviano de La Mar en la bahía de Cobija), aunque el traslado del comercio de importación debería esperar una década más, debido a la situación política que se estaba viviendo en la región<sup>29</sup>.

El sector exportador encontró otros escollos en la reactivación de las producciones, ya que fue el más perjudicado por los años de guerra. El stock de vacunos y cabalgaduras en Salta y Jujuy había disminuido drásticamente a causa de la constante expoliación de animales por parte de los ejércitos beligerantes, que no dejaron de extraer todos los animales de montura y ganado para alimento de las tropas durante los quince años de guerra. Sin embargo, y a pesar de la carestía de ganado, en 1825 se iniciaron, tímidamente, las exportaciones ganaderas del período republicano, con los primeros envíos de ganado a La Paz, La Plata, Potosí, Chichas y Tarija<sup>30</sup>. La temprana reactivación de la minería en Bolivia<sup>31</sup> y la demanda peruana de mulas, incidieron en la

---

<sup>28</sup> Es de destacar en este contexto especialmente, pero no exclusivamente, la coyuntura de guerra civil entre las distintas provincias rioplatenses.

<sup>29</sup> Los comerciantes de Salta y Jujuy pusieron sucursales de sus casas comerciales en el puerto de Cobija desde 1828, pero la situación de guerra desatada por la Confederación Peruano-Boliviana retrasó el movimiento de flujos desde el Pacífico hasta, por lo menos, 1839.

<sup>30</sup> En 1825, se exportaron para Bolivia, desde Salta y Jujuy, 1747 mulas, 135 vacas, 50 burros y 505 caballos. En estas cifras están computados los animales salidos por la aduana de Jujuy y por la aduana de Salta. Archivo Histórico Provincial de Jujuy (en adelante AHPJ), Cuaderno de Toma de Razón de Guías (CTRG) 1823-1833. Archivo Histórico de Salta (en adelante AHS), Caja Principal de Hacienda de 1824 y 1825. Archivo Histórico de Salta (en adelante AHS), Carpeta de Gobierno de 1825: Guías de exportación del año 1825.

<sup>31</sup> Tristan Platt, 1997.

nueva dinámica de los flujos de ganado en pie hacia el espacio andino, aunque la oferta siguió siendo reducida<sup>32</sup>.

Creemos advertir que, hasta después de 1852, la región y sus agentes económicos realizaron una resistencia constante ante el avasallador avance del puerto de Buenos Aires y sus agentes (económicos y políticos), en defensa de los intereses regionales y de su supervivencia y reproducción.

Diversos factores (económicos y no económicos) influyeron para que, después de pacificada el área andina (a fines de la década de 1830), los flujos de importaciones y exportaciones del espacio salto-jujeño se dirigieran hacia los polos andinos y del pacífico y, por lo menos durante tres décadas, abandonaran el polo rioplatense.

Factores de índole económico eran el alto valor de los fletes en la vía hacia y desde Buenos Aires, las distancias, aranceles portuarios, derechos de tránsito, cuestiones monetarias (papel moneda en Buenos Aires), competencia en calidad de los productos de exportación (sobre todo del ganado vacuno) y mercados con demanda, desvalorización de los cueros locales (secos frente a los salados), prosperidad de los puertos del Pacífico con la instalación de casas comerciales inglesas (en especial Valparaíso, pero también sus puertos subsidiarios, como La Mar). Otros elementos no económicos también tuvieron peso en las decisiones del cambio del puerto del Atlántico por puertos del Pacífico, tales como el accionar de las redes sociales de los emigrados saltojujeños<sup>33</sup>. A pesar de que la mayoría de las elites salto-jujeñas eran unitarias y emigraron en 1831 o en 1841, aún aquellos que no actuaron en la política, se veían perjudicados por las políticas rosistas de monopolio del puerto de Buenos Aires; este malestar se vio reflejado en las solicitudes de los gobernadores federales de Salta y Jujuy para que se permitieran los negocios con el Pacífico, así como en diversos alzamientos y asonadas unitarias en la zona y concluyó en la Coalición del Norte contra Rosas en 1840. Incluso, algunos historiadores llegaron a plantear la posibilidad de una velada amenaza al gobernador bonaerense con seguir los pasos de Tarija:

---

<sup>32</sup> En la reducción de la oferta influyó la falta de mulas y de ganado vacuno del Interior rioplatense y de las pampas santafesina y bonaerense, debido al contexto de guerra en que estaban insertas estas provincias. A pesar de la escasa oferta, entre 1826 y 1835 (comienzo de la guerra) desde Salta y Jujuy salieron hacia el espacio andino 44.738 mulas y 31.781 vacunos (AHS, Guías emitidas entre 1826 y 1835. AHPJ, CTRG 1826 a 1833).

<sup>33</sup> En Salta y en Jujuy el sector de oposición a Rosas y Quiroga se exiló en Bolivia y Chile, desde donde reorganizaron sus vínculos con comerciantes, intelectuales y políticos con otros emigrados y con agentes locales.

abandonar la Confederación y pasarse a la República de Bolivia<sup>34</sup>, elementos sobre los que desconocemos el apoyo documental, pero, creemos, que formaba parte del imaginario de la época. Entonces, existió un momento de tensión entre dos polos, que habían sido complementarios pero que la emergencia republicana convertía en antagónicos, pues cada uno iba formando su propio territorio funcional.

Lo cierto es que durante, por lo menos tres décadas, el espacio salto-jujeño apartó sus negocios de importación y exportación del polo rioplatense y se insertó en el polo andino, a través de Potosí, donde durante la década de 1840 las casas comerciales alcanzaron las mayores dimensiones en cuanto a movimiento de capitales; se convirtieron en las “grandes casas importadoras” regionales, donde llegaban las mercancías provenientes del mercado mundial, arribadas al puerto de Cobija y remitidas a Potosí, desde allí se revendían a los comerciantes de todo el sur de Bolivia<sup>35</sup>. Este proceso fue ampliamente aprovechado por el sector importador de Salta, que desplazó al puerto de Buenos Aires por el boliviano, canalizando el 80% de su comercio de importación a través de esta vía. Las casas comerciales de Salta se erigieron en las intermediarias entre el mercado mundial (por la vía de Pacífico) y el interior rioplatense<sup>36</sup>.

El sector exportador se benefició de la ampliación y consolidación de los mercados andinos, que gracias al desarrollo minero, demandaban cada vez más cantidad de ganado en pie (para alimento y acarreo). Estos negocios de ganado tenían retornos en moneda metálica, con la cual se saldaban las compras en los puertos y que era cada vez más apreciada en Buenos Aires, debido a la devaluación de su papel moneda<sup>37</sup>.

Observamos que Rosas y sus colaboradores veían un doble peligro en las vinculaciones cada vez más estrechas del norte rioplatense con el área andina: por un lado, el metálico no fluía al puerto de Buenos Aires, como hubiera sido lógico si el polo económico hubiera seguido siendo el puerto del Río de La Plata. Por otro lado, la autonomía económica corría el riesgo de

---

<sup>34</sup> Atilio Cornejo, 1942 y 1947. Miguel Ángel Vergara, 1968.

<sup>35</sup> ANB, TNC.6730: Libro Manual Principal de la Aduana Nacional de Potosí, 1842. TNC. 5112: Libro de comprobantes de la Aduana de Tarija, 1840 y TNC. 2277: Libro copiadador de guías y aforos de la Aduana de Tarija para el año de 1841. TNC. 5171: Cuaderno copiadador preventivo de guías y aforos de internaciones hechas por esta Aduana de Tarija en el año de 1844.

<sup>36</sup> Viviana Conti, 2001.

<sup>37</sup> Viviana Conti, 2003.



convertirse en autonomía de decisión política, como lo había insinuado la sublevación de las provincias del norte en 1840-41. En función de esta coyuntura, Rosas tomó diversas medidas a fin de volver a las discolas provincias a la órbita de Buenos Aires. Por un lado intimó a los gobernadores aliados, en distintas coyunturas políticas, a dictar leyes que gravaran a las manufacturas del mercado mundial ingresados por puertos que no fueran el de Buenos Aires (único puerto autorizado para el comercio de importación de la Confederación) con impuestos mayores (alcabala discriminatoria), inmediatamente después de derrotar a la Coalición del Norte. Así las presiones comenzaron por Jujuy, donde el gobernador Mariano Iturbe (federal) dictó el decreto del 1 de enero de 1842, por el cual "... los efectos que se importen procedentes de Cobija o del interior de Bolivia, pagarán el 20 % sobre su avalúo."<sup>38</sup> Durante la década de 1840 casi todas las provincias del Noroeste debieron sancionar una legislación impositiva que favoreciera al puerto de Buenos Aires respecto de los puertos del Pacífico: Jujuy lo hizo en 1842, aumentando la alcabala del 4% al 20%; Santiago del Estero en 1843 y Tucumán en 1848<sup>39</sup>. Estas medidas se compensaban con una rebaja de la alcabala de los efectos del ultramar que, ingresados al puerto de Buenos Aires, tuvieran por destino a las provincias del Norte (rebaja de la alcabala al 3%). La excepción fue la provincia de Salta, donde, gracias a que el gobernador Saravia era un adepto conspicuo, el decreto de aumento de alcabala para las mercancías ingresadas por puertos del Pacífico, se aplicó recién en 1851; esta situación, unida a la posición geográfica y al desarrollo de la arriería que enlazaba Salta con Calama, fue una ventaja comparativa que supo utilizar el comercio salteño en su papel de intermediario regional.

Otra medida para atraer los negocios del Interior al puerto de Buenos Aires fue la Ley de Aduana de 1835. Sin embargo, esta ley no fue tan beneficiosa para los negocios de los agentes económicos de las provincias del Norte, pues las mercancías ingresadas a Cobija no pagaban ningún arancel o impuesto especial. Si eran desembarcadas en Cobija por barcos europeos (algo poco frecuente), los importadores obtenían buenos beneficios; si eran transportadas desde Valparaíso, en el habitual comercio de cabotaje del Pacífico, habían sido expuestas a los

---

<sup>38</sup> *Registro Oficial de Jujuy*, Tomo I, p. 154. Decreto del 1 de enero de 1842.

<sup>39</sup> *Registro Oficial de Jujuy*, Tomo I, p. 154. Decreto del 1 de enero de 1842. Revista del Archivo Histórico de Santiago del Estero, Tomo 11 N° 20, 1929: Decreto del 7 de octubre de 1843. Alfredo Bousquet, *Estudio sobre el sistema rentístico de la Provincia de Tucumán de 1820 a 1873*, páginas 11 y 12: Ley del 22 de enero de 1848.

impuestos establecidos por la Ley de Aduanas de Chile de 1834, que resultaba más beneficiosa para el comercio importador que la Ley de Aduanas de Buenos Aires de 1835<sup>40</sup>.

La imposición de gobernadores adeptos a la causa rosista, fue otra constante que marcó la historia de las provincias del norte con golpes y contragolpes entre fuerzas aliadas al gobernador de Buenos Aires y fuerzas lideradas por las elites locales.

Finalmente, en 1852, en momentos de la reunión de los gobernadores en San Nicolás de los Arroyos, las provincias del Norte se propusieron negociar su participación en el nuevo Estado (¿polo político?) a fin de evitar futuros perjuicios; así, el gobernador de Salta, Arias, emitió un Decreto de fecha 14 de mayo de 1852, en el que encargaba a la Junta General de Comercio recabar información sobre el Comercio de Salta; la Junta General de Comercio nombró una Comisión (17 de mayo de 1852) formada por los comerciantes Victorino Solá, Juan Leguizamón, Atanasio Ojeda, Vicente Ansoátegui y Segundo D. Bedoya, que expidió un Informe (4 de junio) sobre la situación económica de Salta, que es el Informe que el gobernador debería llevar a la reunión de gobernadores, a los fines de que se respeten, en los futuros tratados, la libertad de comercio de estas provincias del Norte con los mercados andinos<sup>41</sup>. El Informe hace especial referencia a los mercados de Lima, Bolivia y Valparaíso y en la necesidad de eliminar gravámenes sobre estos flujos mercantiles, así como las ventajas que dichos mercados ofrecían a Salta, en comparación al mercado de Buenos Aires.

Desde 1853 no existieron trabas en la circulación, entonces se pensaba que el emergente polo político atraería los negocios del Norte hacia el Atlántico; sin embargo, estos negocios permanecieron en los puertos del Pacífico (Valparaíso) hasta la década de 1870, cuando la crisis financiera en Chile y el arribo de ferrocarril a Tucumán, tornaron más rentable el polo atlántico. Hablamos de polo atlántico y no de puerto de Buenos Aires, pues las vinculaciones se fueron fortaleciendo, lenta pero de manera constante con el emergente puerto de Rosario, que se

---

<sup>40</sup> Para un análisis de los aranceles portuarios en Buenos Aires y Valparaíso, véase, Eduardo Cavieres, 1999, p. 123, Miron Burgin, 1969, p. 302 y 303 y Juan Carlos Nicolau, 1975, p. 31 a 44.

<sup>41</sup> Véase: “Informe que presenta la Junta General de Comercio al Excelentísimo Señor Gobernador, Salta, junio 4 de 1852”. En: Enrique M. Barba, 1969.

transformó el lazo entre el Norte (también con Bolivia durante la guerra del Pacífico) y el Atlántico.

#### **4. Conclusiones**

Después de analizar nuestros trabajos, llevados a cabo de forma independiente a lo largo de varios años, hemos podido observar ciertos puntos de contacto en nuestras búsquedas de explicaciones a la articulación entre circuitos económicos, estructuras políticas y emergencia de lo que sería el mercado interno argentino.

Así, la independencia supuso más continuidades que cambios. La posibilidad de que durante las décadas de 1830-1840 estallara por completo la vieja articulación económico-espacial forjada durante el Antiguo Régimen no se concretó debido a acciones concretas emprendidas por el gobierno de Buenos Aires.

Las continuidades se advierten en las vinculaciones mercantiles, aunque en el Río de la Plata hayan cambiado los canales y los actores por los cuales llegan los bienes de importación. Aunque cambien los individuos que las animan, las posibilidades de articulación derivan de la montura de redes de relaciones interpersonales que cobran todo su valor en una coyuntura en la que aún el sistema judicial no está en capacidad de ofrecer alternativas ante el incumplimiento de contratos. Los intereses porteños necesitan mantener las vinculaciones con los mercados de tierra adentro ya que ello se relaciona estrechamente con la posibilidad de concretar la exportación de sus producciones: si no había atractivos para que los empresarios europeos extra-hispánicos y norteamericanos que dominan el comercio ultramarino rioplatense tras la Revolución, no se dispondría de bodegas para sacar los cueros y carne salada producida por los porteños. Ello se traduce en la necesidad de la articulación entre mercados regionales que capturen plata y las acciones mercantiles emprendidas desde Río de la Plata para capturar esa plata regionalizada.

Los cambios. El liberalismo económico, la emergencia de los estados provinciales. Ante el quiebre del Antiguo Régimen la pregunta que surge en las regiones es quiénes se quedan con quien y bajo qué términos se articula la relación. Eso dio pie a los diversos experimentos de organización político-institucional en donde el factor de conflicto son las políticas económicas. Al respecto se observan en este trabajo los intereses no siempre complementarios de los poderosos porteños y de la región salto-jujeña. En tanto que estos últimos podrían alcanzar sus objetivos

económicos articulado de modo durable sus relaciones económicas en una media luna que vincula el Perú, Bolivia y Chile, los de Buenos Aires necesitan que la articulación sea primordialmente con su río. La rearticulación salto-jujeña de los años 1830-1840 se mantiene por más que desde Buenos Aires se intente quebrarla durante el rosismo, pero se lo logrará finalmente en pleno período de la organización nacional argentina, cuando se operan cambios en el mercado que vuelva a tornar económicamente beneficioso para Salta-Jujuy el nexo con Buenos Aires. Los factores principales que lo posibilitan son la llegada de ramales del FFCC que vinculan con Buenos Aires, la crisis del 1873 que golpea antes en Valparaíso y la llegada de una paz durable en el circuito interno.

En síntesis, Buenos Aires va a conformar un espacio económico polarizado (*¿espacio económico porteño?*), regido en su montura no tanto por imperio de las fuerzas económicas, sino por la fuerza de los objetivos económicos de su sector dirigente y cuando entienda que tiene que aplicar proteccionismo selectivo para poder lograr la paz entre las regiones.

## 5. Bibliografía citada

- Assadourian, Carlos Sempat. 1983. *El sistema de la economía colonial. El mercado interior, regiones y espacio económico*. México: Nueva Imagen.
- Assadourian, Carlos Sempat. 1971. “Modos de producción, capitalismo y subdesarrollo en América Latina”. En: a) *Cuadernos de la Realidad Nacional*, Universidad Católica de Chile, 7, pp. 47-81.
- Assadourian, Carlos Sempat. 1972[1982]. “Integración y desintegración regional en el espacio colonial. Un enfoque histórico”. En: *Revista Latinoamericana de Estudios urbano-regionales, EURE*, Universidad Católica de Chile, 4, 1972, pp. 11-23. Reproducido en Carlos Sempat Assadourian, 1982 y 1983.
- Assadourian, Carlos Sempat. 1973. “Modos de producción, capitalismo y subdesarrollo en América Latina”. En: C. S. Assadourian *et all. Modos de producción en América Latina*, Cuadernos de Pasado y Presente, 40, México, pp. 47-82.
- Assadourian, Carlos Sempat. 1982. “Integración y desintegración regional en el espacio colonial. Un enfoque histórico”. En: Carlos Sempat Assadourian. *El sistema de la economía colonial. El mercado interior, regiones y espacio económico*. 1ª ed. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1982, pp. 109-134.
- Assadourian, Carlos Sempat. 1983. “Integración y desintegración regional en el espacio colonial. Un enfoque histórico”. En: Carlos Sempat Assadourian. *El sistema de la economía colonial. El mercado interior, regiones y espacio económico*. 2ª ed. México: Nueva Imagen, 1983, pp. 127-154.
- Barba, Enrique M. 1959. “El comercio de Salta a mediados del siglo pasado”. En: *Trabajos y Comunicaciones*, 7, Universidad Nacional de La Plata.
- Bentancur, Arturo. 1997-1998. *El puerto colonial de Montevideo*. 2 tomos. Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- Boudeville, Jacques. [1961]1965. *Los espacios económicos*. 1ª ed. en francés 1961. Buenos Aires: Eudeba.
- Burgin, Mirón. 1969. *Aspectos económicos del federalismo argentino*, Buenos Aires, Hachette.
- Cavieres, Eduardo. 1999. *Comercio chileno y comerciantes ingleses. 1820-1880*, Santiago, Editorial Universitaria.
- Conti, Viviana, 2001. “Salta entre el Atlántico y el Pacífico. Vinculaciones mercantiles y producciones en el siglo XIX”. En: Susana Bandieri (coordinadora). *Cruzando la Cordillera... La frontera argentino-chilena como espacio social*. Neuquén: Universidad Nacional del Comahue.
- Conti, Viviana. 2003. “Circuitos mercantiles, medios de pago y estrategias en Salta y Jujuy (1820-1852)”. En: Alejandra Irigorin y Roberto Schmit. *La desintegración de la economía colonial. Comercio y moneda en el interior del espacio colonial (1800-1860)*. Buenos Aires: Biblos.
- Cornejo, Atilio. 1942. “Salta desde 1821 a 1862 (síntesis histórica)”. En: *Boletín del Instituto San Felipe y Santiago de Estudios Históricos de Salta*, 9. Salta.
- Cornejo, Atilio. 1947. “Salta (1821-1862)”. En: Ricardo Levene (director). *Historia de la Nación Argentina*. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, El Ateneo, Volumen X.

- Garavaglia, Juan Carlos. 1976. "El ritmo de la extracción de metálico desde el Río de la Plata a la Península, 1779-1783". En: *Revista de Indias*, 36, 143/144, enero-junio de 1976, pp. 247-268.
- Garavaglia, Juan Carlos. 1977. "El Río de la Plata en sus relaciones atlánticas: una balanza comercial, 1779-1784". En: *Moneda y Crédito*, Madrid, , pp. 75-101.
- Jumar, Fernando e Isabel Paredes. 2008. "El comercio intrarregional en el complejo portuario rioplatense: el contrabando visto a través de los comisos, 1693-1777. En: *América Latina en la Historia Económica* (Instituto Mora, México), 29, enero-junio de 2008, pp. 33-99.
- Jumar, Fernando *et al.* 2006. "El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII". En: *Anuario IEHS*, 21, pp. 235-254.
- Jumar, Fernando *et al.* 2009. "La circulación mercantil revelada por las guías de aduana de Buenos Aires, 1779-1783". En: José Antonio Mateo y Agustín Nieto (compiladores). *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*. Mar del Plata, Ediciones GESMar-UNMDP, pp. 21-34.
- Jumar, Fernando y Javier Kraselsky. 2006. "Los rioplatenses y los cueros vistos a través de los Acuerdos del Cabildo de Buenos Aires. Siglo XVIII". *XX Jornadas de Historia Económica*, Asociación Argentina de Historia Económica/Universidad Nacional de Mar del Plata. Mar del Plata, 18 al 20 de octubre.
- Jumar, Fernando y Javier Kraselsky. 2007. "Las esferas del poder. Hacendados y comerciantes ante los cambios de la segunda mitad del siglo XVIII", en colaboración con Javier Kraselsky. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, FAHCE-UNLP, 7, pp. 31-58.
- Jumar, Fernando y María Emilia Sandrín. 2009. "¿A panza llena corazón contento? La economía rioplatense, el estado llano y general del pueblo y la adhesión a la revolución". Jornadas internacionales: *Independencia, Historia y memoria. Hacia una reflexión de los procesos revolucionarios en Iberoamérica*, San Miguel de Tucumán, 20 al 22 de agosto.
- Jumar, Fernando. 2002. *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*. 2 Vols. Villeneuve d'Ascq (Francia): Presses Universitaires du Septentrion.
- Jumar, Fernando. 2004. "El precio de la fidelidad. La Guerra de Sucesión en el Río de la Plata, los intereses locales y el campo Borbón". En: Annie Molinié y Alexandra Merle (dirs.). *L'Espagne et ses guerres. De la fin de la Reconquête aux guerres de l'Indépendance*. París: Presses de l'Université Paris – Sorbonne, pp. 203-236.
- Jumar, Fernando. 2006. "Le commerce français au Río de la Plata pendant la Guerre de Succession d'Espagne". En: Christian Buchet (dir.). *La mer, La France et l'Amérique Latine*. París: Presses de l'Université Paris-Sorbonne, pp. 309-332.
- Jumar, Fernando. 2008. "El primer boom de la exportación de cueros y la sociedad local. Río de la Plata. Fines del siglo XVII, comienzos del siglo XVIII". *XXI Jornadas de Historia Económica*, Asociación Argentina de Historia Económica/Universidad Nacional de Tres de Febrero. Caseros, 23 al 26 de septiembre.
- Jumar, Fernando. 2010. "Lo que la revolución se llevó: la región Río de la Plata como espacio económico homogéneo". *XXII Jornadas de Historia Económica*, Asociación Argentina de Historia Económica/Universidad Nacional de Río Cuarto, Río Cuarto, 21-24 de septiembre.

- Kraselsky, Javier. 2007. "De las Juntas de Comercio al Consulado. Los comerciantes rioplatenses y sus estrategias corporativas, 1779-1794". *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 64, 2, pp. 145-170.
- Mata, Sara. 1996. "El crédito mercantil. Salta a fines del siglo XVIII", en: *Anuario de Estudios Americanos*, LIII, 2, Sevilla.
- Mata, Sara. 1998. "Población y producción a fines de la colonia. El caso de Salta en el Noroeste argentino en la segunda mitad del siglo XVIII". En: *Andes*, 9, pp. 145-146.
- Miguel Ángel Vergara, 1968. *Compendio de la Historia de Jujuy*, Jujuy, Publicación Oficial.
- Moutoukias, Zacarías. [1983]1988. *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires: CEAL, 1988. Versión castellana de su tesis de doctorado de 1983.
- Nicolau, Juan Carlos. 1975. *Industria argentina y aduana, 1835-1854*, Buenos Aires, Devenir.
- Palomeque, Silvia. 1989. "La circulación mercantil en las provincias del Interior, 1800-1810". En: *Anuario IEHS*, Tandil, 4.
- Pentland, Joseph Barcalay. 1975. *Informe sobre Bolivia, 1826*. Potosí: Impresión de la Casa de la Moneda.
- Perroux, François. [1961]1964. *La economía del siglo XX*. 1ª ed. en francés 1961. Traducción de Jorge Petit Fontserre y Ernesto Lluch Martín. Barcelona: Ediciones Ariel.
- Perroux, François. 1950. "Les espaces économiques". En: *Économie Appliquée*, III, 1, janvier-mars, pp. 225-242.
- Perroux, François. 1955. "Note sur la notion de 'pole de croissance'". En: *Économie Appliquée*, VIII, 1-3, janvier-juin, pp. 307-320.
- Platt, Tristan, 1997. "Producción, tecnología y trabajo en la Rivera de Potosí durante la República temprana". En: Rossana Barragán, Dora Cajías y Qayum Seemin, *El siglo XIX en Bolivia y América Latina*. La Paz: Muela del Diablo.
- Sánchez Albornoz, Nicolás. 1965. "La extracción de mulas de Jujuy al Perú. Fuentes, volumen y negociantes". En: *Estudios de Historia Social*, 1, Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- Sandrín, María Emilia. 2009. "Los proveedores de bienes comestibles en el Sitio de Colonia del Sacramento, 1735-1737". *II Jornadas Nacionales de Historia Social*, Centro de Estudios Históricos "Prof. Carlos Segreti". Universidad Nacional de Córdoba, Centro de Estudios de Historia Americana Colonial. Universidad Nacional de La Plata, CONICET. La Falda, 13 al 15 de mayo.
- Sandrín, María Emilia. 2010. El análisis económico del Sitio de Colonia del Sacramento de 1735-1737. *XXII Jornadas de Historia Económica*, Asociación Argentina de Historia Económica-Universidad Nacional de Río Cuarto, Río Cuarto, 21 a 24 de septiembre.
- Silva, Hernán Asdrúbal. 1993. *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*. Madrid: Banco de España.
- Toledo, Estela. 1962/1963. "El comercio de mulas en Salta: 1657-1698". En: *Anuario*, VI, Instituto de Investigaciones Históricas de Rosario, pp. 165-190.